



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY
DENMARK

Kunstnerisk og trafiksikker landsby

Trafiksikkerhedsevaluering

Olesen, Anne Vingaard; Christensen, Michelle Cederstrøm; Agerholm, Niels

Creative Commons License
Ikke-specificeret

Publication date:
2021

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):

Olesen, A. V., Christensen, M. C., & Agerholm, N. (2021). *Kunstnerisk og trafiksikker landsby: Trafiksikkerhedsevaluering*. Institut for Byggeri, By og Miljø (BUILD), Aalborg Universitet. BUILD Rapport Bind 2021 Nr. 16 <https://sbi.dk/Pages/Kunstnerisk-og-trafiksikker-landsby.aspx>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

BUILD RAPPORT 2021:16

Kunstnerisk og trafiksikker landsby

Trafiksikkerhedsevaluering





KUNSTNERISK OG TRAFIKSIKKER LANDSBY

Trafiksikkerhedsevaluering

Anne Vingaard Olesen
Michelle Cederstrøm Christensen
Niels Agerholm

BUILD RAPPORT 2021:16
Institut for Byggeri, By og Miljø, Aalborg Universitet
2021

TITEL	Kunstnerisk og trafiksikker landsby
UNDERTITEL	Trafiksikkerhedsevaluering
SERIETITEL	BUILD Rapport 2021:16
FORMAT	Tryksag
UDGIVELSEÅR	2021
UDGIVET DIGITALT	Juli 2021
FORFATTER	Anne Vingaard Olesen, Michelle Cederstrøm Christensen Niels Agerholm
SPROG	Dansk
SIDETAL	26
LITTERATURHENVISNINGER	-
EMNEORD	Trafiksikkerhed
ISBN	978-87-563-1997-3
LAYOUT	BUILD Forlag
TEGNINGER	Thisted Kommune
FOTO	Michelle Cederstrøm Christensen/Niels Agerholm
OMSLAGSILLUSTRATION	Michelle Cederstrøm Christensen
TRYK	Kun webbaseret version
UDGIVER	Institut for Byggeri, By og Miljø (BUILD), Aalborg Universitet Thomas Manns Vej 23, 9220 Aalborg Ø E-post build@build.aau.dk

Der gøres opmærksom på, at denne publikation er omfattet af ophavsretsloven.

INDHOLD

FORORD	6
1 DE 3 PROJEKTBYER	8
1.1 Snedsted	8
1.2 Hundborg	10
1.3 Sjørring	12
2 RESULTATER	16
2.1 Snedsted	16
2.2 Hundborg	17
2.3 Sjørring	19
3 SAMMENFATNING	24

FORORD

Situationen i mange landsbyer er ens. En stærkt trafikeret hovedfærdselsåre, hvor hastigheden er relativt høj, selv om hastighedsbegrænsningen er sat til 50 km/t. Den gængse løsning på problemer med høje hastigheder gennem mindre byer er vejbumpe og chikaner. Med projektet "Kunstnerisk og trafiksikker landsby" søgte Thisted Kommune med støtte fra TrygFonden at gå andre og mere utraditionelle veje. Man gik i alliance med to lokale kunstnere fra Thy, der udformede forslag til trafiksikkerhedsforbedringer i landsbyerne Sjørring, Hundborg og Snedsted ved Thisted. Undervejs blev Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet inddraget i arbejdet med at trafiksikkerhedsevaluere forbedringerne. Denne rapport opsummerer evalueringen.

BUILD, Aalborg Universitet
Sektionen for Infrastruktur, Vandbygning og Miljøteknologi

Asbjørn Haaning Nielsen
Sektionsleder

The background of the slide is decorated with a pattern of thin, dark blue wavy lines that flow across the entire surface. In the upper center, there is a solid dark blue circle containing the white number '1'.

1

DE 3 PROJEKTBYER

1 DE 3 PROJEKTBYER

Traditionel trafiksanering i landsbyer med bump og chikaner har været anvendt i mange år – og med god effekt, hvor tiltagene er etableret med passende interval. Hastigheden er reduceret, og trygheden er øget.

Ofte er der dog ikke etableret tilstrækkelig mange hastighedsdæmpende tiltag, og der er også ofte andre behov end de trafiksikkerhedsmæssige, der ønskes opfyldt, når de sparsomme anlægsbudgetter anvendes i landsbyerne. Det er ligeledes ønsket, at der opnås et bedre bymiljø i et bredere perspektiv. Derfor er der lavet nogle forsøg, hvor kunst/design på forskellig vis er en del af de traditionelle hastighedsdæmpende tiltag. Kunstnere bag ideen siger:

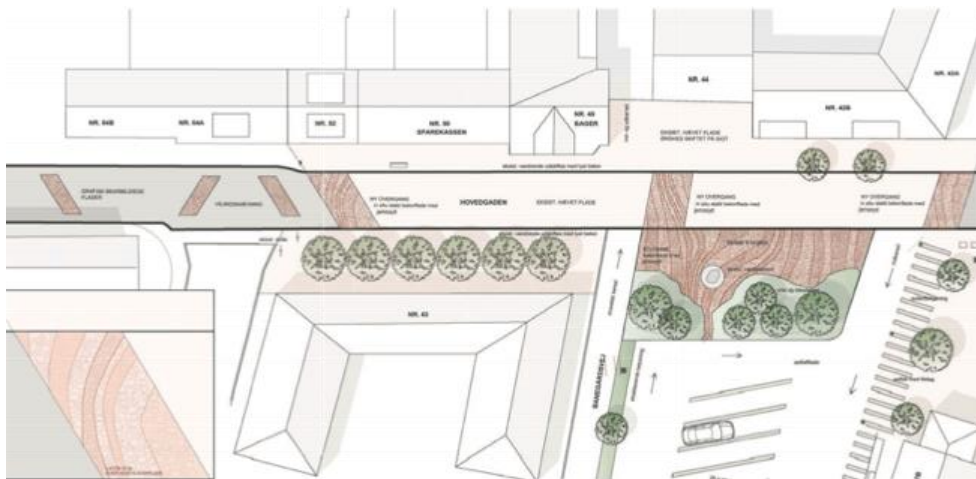
"Projektet er et forsøg på at integrere kunst i samfundet og i borgernes dagligdag på en ny og innovativ måde, som samtidig trækker på kunstens og kunstnernes metoder, hvor der tænkes ud af boksen og ind i følelserne, poesien og legens univers."

For at arbejde med kunsten som virkemiddel, er der etableret forskellige løsninger i tre landsbyer i Thy, vest/sydvest for Thisted: Snedsted, Hundborg og Sjørring. Tiltagene blev, inkl. indkøringsfase og fejlretning, etableret i perioden april 2019 til juni 2020. Både design og tidsplan undergik en del forandringer i løbet af projektperioden, fordi en række krav til virkemidlerne og ikke mindst en vis forsigtighed hos politiet ift. at tillade opmærksomhedsfostyrrende tiltag, ændrede de endelige udtryk.

Der blev som beskrevet foretaget trafiksaneringer i tre landsbyer. Hvert af projekterne gennemgås i detaljer nedenfor.

1.1 Snedsted

Snedsted er en større landsby med egen station og med godt 1.200 indbyggere. Hovedparten af byens handlende er lokaliseret på den øst-vestgående Hovedgaden. Der er en omfartsvej syd for byen og årsdøgntrafikken på Hovedgaden er omkring 1.600 køretøjer, (dvs. trafikmængden i begge retninger i et gennemsnitligt døgn på året). I Snedsted er der udført trafiksanering på Hovedgaden fra bygrænsen i øst og henover jernbanen. Gammel belægning er blevet fornyet, der er lavet grafisk bearbejdede flader på vejstrækningen, der dels skal afspejle den lokale "Thyske" natur og dels skal virke hastighedsdæmpende. Der har været særligt fokus på strækningen forbi Snedsted Skole, så det er blevet nemmere at krydse vejen på denne strækning. Desuden er parkeringsarealet ved Snedsted Station blevet fornyet, så det i højere grad er indbydende for bløde trafikanter. FIGUR 1, FIGUR 2 og figur 3 giver et indtryk af tiltagene i Snedsted.



FIGUR 1. Skitse over tiltag i Sneksted.



FIGUR 2. Projektområdet i Sneksted.



FIGUR 3. Projektområdet i Snedsted.

1.2 Hundborg

Hundborg er en mindre, langstrakt landsby med ca. 450 indbyggere. Den gennemgående hovedgade er nedskiltet til 40 km/t i den centrale del af landsbyen, mens resten har en hastighedsgrænse på 50 km/t. Årsdøgntrafikken er på knapt 1.900 køretøjer. Cirka 50 m uden for byskiltet i nordøstlig retning ligger friskolen med godt 70 elever. Den fungerer som friskole for et stort opland. På grund af høje hastigheder og utryghed har der været et ønske om at gøre området ved friskolen mere sikkert, så eleverne i højere grad dels kan transportere sig selv, og dels så hastigheden generelt reduceres i området. For at reducere hastigheden er der tidligere blevet etableret en række bump gennem landsbyen, hvoraf det østligste er placeret 210 m inden for byskiltet. Der er ligeledes blevet etableret en Din Fart viser rettet mod indkørende trafik fra nordøst.

Bumpet og Din Fart viseren er fastholdt i det nye design. Ydermere er der etableret en rød hævet flade ved passage af byskiltet, en dobbeltrettet kort cykelsti fra friskolen til den hævede flade samt en overgang for bløde trafikanter på den hævede flade, hvorved den dobbeltrettede cykelsti overgår til en cykelbane i begge vejsider inden for byskiltet. Samtidigt er der indført en hastighedsgrænse på 50 km/t frem til den nærmeste bakketop ca. 275 m nordøst for bygrænsen, hvor der før var tilladt at køre 80 km/t. Endvidere er der etableret en dynamisk diodetavle, der giver positiv feedback, hvis de indkørendes hastighed ikke overstiger hastighedsgrænsen. Feedback kan være tekster som "Tåble godt" for at rose bilerne og spille på den lokale dialekt. FIGUR 4, FIGUR 5 og figur 6 viser tiltagene i Hundborg.



FIGUR 4. Indfarten til Hundborg set fra friskolen.



FIGUR 5. Projektområde ved friskolen i Hundborg.



FIGUR 6. Diodetavle med mulig tekst.

1.3 Sjørring

Sjørring er en mindre landsby med egen station og godt 700 indbyggere. Den tilnærmelsesvist nord-sydgående hovedgade, Vorupørvej har en årsdøgntrafik på 3.200 køretøjer og en hastighedsgrænse på 50 km/t. På den centrale del af hovedgaden er der nogle få butikker og lignende. Der er kantstensparkering, nogle hævede flader og/eller bump og i den sydlige del findes en større grusparkeringsplads i forbindelse med stationen.

Der er et behov for sanering af såvel kantstensparkering som de hastighedsdæmpende bump på strækningen. Dog er fokus i dette projekt at give information til bilisterne på en ny måde, så de gøres opmærksom på deres hastighedsvalg. Der er derfor etableret tre portaler, der giver feedback til bilisterne, afhængig af, om de overskrider hastighedsgrænsen. Portalerne er etableret med én ved byskiltet i syd, én, hvor bymidten erstatter grønne områder langs vejen, samt én, hvor den vigtigste sidevej, Næstrupvej møder Vorupørvej. Statistikken over, hvor gode bilisterne er til at overholde hastighedsgrænsen, vises på en skærm hos den lokale købmand, så de lokale kan følge med i, om der bliver kørt ordentligt gennem Sjørring. FIGUR 7, FIGUR 8 og figur 9 viser tiltagene i Sjørring.



FIGUR 7. Port der viser, om billisterne overholder hastighedsgrænsen med en stjerne eller kører for hurtigt med en bananskræl. Trafiksikkerhedstiltaget i Sjørring.



FIGUR 8. Én af i alt 3 porte i tiltaget i Sjørring.



FIGUR 9. Lille skilt med skiftende tekst i forbindelse med tiltaget i Sjørring.

The background of the page is decorated with a pattern of thin, dark blue wavy lines that flow across the entire surface. In the upper center, there is a solid dark blue circle containing the white number '2'.

2

RESULTATER

2 RESULTATER

Oprindeligt var planen at evaluere de tre projekter ved at sammenligne før-situationen med efter-situationen. I Hundborg ville man tælle skolebørn på cykel før og efter tiltaget. Tiltagene i Hundborg og Sjørring skulle evalueres ved at sammenligne hastighedsprofiler før og efter implementering. Alle tre tiltag skulle endvidere vurderes gennem interview med lokale borgere i de tre landsbyer for at få et førstehåndsbild af, hvordan bl.a. trygheden havde udviklet sig fra før til efter.

2.1 Snedsted

Det har ikke været muligt at lave en før-efter-evaluering af hastigheden i Snedsted. Men interview med to borgere blev gennemført i januar-februar 2021. Nedenfor er citater i kursiv hentet direkte fra interviewene.

2.1.1 Bedre sikkerhed ved skolen

I hovedgaden i Snedsted, hvor også skolen ligger, har der i mange år været chikaner med det formål at få hastigheden ned. Men alligevel har der været ønske om at få hastigheden yderligere ned ved skolen.

"Folk ytrede, at der blev kørt for stærkt henne ved skolen, og at man ikke var så gode til at passe på børnene. Det har været værst, når man kom til og fra skolen. Der er ikke længere den samme kritik/udfordring."

Det nye tiltag består af en hævet flade ved skolen hvor også asfalten er malet rød. Der er også fjernet noget hæk og lagt nogle fliser så der er mere plads ved overgangen ved skolen. Det har bl.a. gjort det nemmere for skolepatruljen.

"Det at det røde felt er der, det giver noget tryghed at der er en ting mere [ud over chikanerne], som signalerer at der nu sker noget nyt."

"Børnene virker mere sikre og trygge ved skolen og i deres færden derved."

Generelt er oplevelsen, at hastigheden er kommet ned og opmærksomheden øget og tilfredsheden med tiltaget er meget høj. Specielt om morgenen er hastigheden lav. Der er dog nogle gange, at der læsses af og på lige ude foran skolen, men chaufførerne flytter sig hurtigt, når de bliver gjort opmærksomme på problemet med at tage udsynet for de gående.

I interviewene nævnes to forhold i byen, som man kunne arbejde videre med. Dels at cyklisterne skal uden om chikanerne på hovedgaden og ikke kan køre "indenom" dels mindre sikre forhold for børn i forbindelse med idrætshallen/børnehaven.

2.1.2 Samarbejdet med kommunen

Borgerne i byen har været meget tilfredse med samarbejdet med kommunen. Kunne dog savne lidt mere gennemsigtighed i hvilke områder, der udvælges til sikkerhedsforbedringer.

"Samarbejdet har været godt, og indimellem føler man at man står lidt udenfor, men man er alligevel blevet inddraget i de beslutninger, hvor man har haft noget at skulle sige. Samarbejdet med kommunen fungerer kanongodt og de lytter til os, selvom det indimellem godt kan være lidt sejt at samarbejde med dem."

2.2 Hundborg

Ultimo marts 2017, før tiltagenes implementering, blev gennemsnitshastigheden på hverdage målt til 56.4 km/t på Vorupørvej, der går gennem Hundborg. Den såkaldte 85% fraktil, som angiver den hastighed som 85% af køretøjerne befinder sig under, blev målt til 66.7 km/t. Mens målinger viste, at hele 72% af de gennemkørende kørte over hastighedsgrænsen på 50 km/t. Tabel 1 viser hastighedsprofilen for Vorupørvej i Hundborg før tiltaget og det viser klare problemer med at overholde hastighedsgrænsen. Af tekniske grunde har det desværre ikke været muligt at skaffe efter-målinger for Hundborg, hvorfor effekten på hastigheden følgelig ikke kan evalueres direkte.

TABEL 1. Hastighedsprofiler for Vorupørvej i selve Hundborg ultimo marts 2017 før tiltaget.

Hastighed	Hverdag	Lørdag	Søndag
0-50 km/t	28%	26%	22%
50-60 km/t	41%	38%	41%
60-70 km/t	23%	24%	26%
70 km/t -	9%	11%	11%
Gennemsnit km/t	56.4	57.1	57.7
85% fraktil km/t	66.7	67.8	68.1

Imidlertid bestod hovedinteressen i Hundborg i at få øget sikkerheden for skolebørnene ved friskolen i Hundborg som ligger "udenfor" selve landsbyen. Før tiltaget var der ved skolen en hastighedsgrænse på 80 km/t, men tiltaget inkluderede en nedsættelse af hastighedsgrænsen til 50 km/t og altså forsøg på inklusion af friskolen i selve byzonen. Der blev ligeledes etableret en rødmalet hævet flade/bump med belysning i forbindelse med friskolen ligesom der er lavet en cykelsti med belysning fra selve Hundborg til skolen. Primo 2021 blev der foretaget hastighedsmålinger på Vorupørvej ved skolen, som vises i Tabel 2. Her ses, at gennemsnitshastigheden på hverdage var 52 km/t og omkring 54 km/t i weekenden, hvor skolen er lukket. Cirka 58% kører hurtigere end de tilladte 50 km/t på hverdage og man ser af tabellen at 85% fraktilen er 60 km/t, hvilket indikerer, at der stadig køres hurtigt forbi skolen om end problemet er mindre end tidligere.

TABEL 2. Hastighedsprofiler for Vorupørvej ved skolen i Hundborg primo juni 2021 efter tiltaget.

Hastighed	Hverdag	Lørdag	Søndag
0-50 km/t	42%	35%	29%
50-60 km/t	43%	49%	48%
60-70 km/t	12%	18%	19%
70 km/t -	2%	4%	4%
Gennemsnit km/t	52.1	54.2	54.9
85% fraktil km/t	59.9	62.6	63.4

Antallet af cyklende skoleelever er steget markant, fra 2-3 til 11-12 daglige cyklister blandt eleverne fortæller skolelederen på friskolen. Tallene kan synes lave, men det bør huskes, at en stor del af skoleeleverne har en bopæl med større afstand til skolen ligesom centrale dele af vejnettet omkring Hundborg ikke er velegnet som skoleveje.

2.2.1 Mere sikker skolevej

Projektet blev ligeledes evalueret via interview med en borgerrepræsentant fra Hundborg, der arbejder i byen og har en stor berøringsflade. De fremhævede citater er hentet direkte fra interviewet. Generelt er der tilfredshed med tiltagene fra landsbyens og skolens side. Fokus har været på at øge sikkerheden for børnene ved friskolen samt forsøge at kæde by og skole sammen med en hastighedsbegrænsning på 50 km/t. Der opleves også større tryghed.

"Etableringen af et aggressivt vejbump er alletiders, fordi folk bliver tvunget til at skulle sænke farten."

"Børnene er blevet tryggere og flere benytter sig af strækningen - både til fods og på cykel."

2.2.2 Plads til forbedring

Der opleves dog fortsat at folk kører for hurtigt ved friskolen, også mere end de tilladte 50 km/t. Mange bremser hårdt ned og sætter farten op igen umiddelbart efter bumpet/hævede flade.

"Bumpet bliver ikke omtalt som et problem for brugerne [bilisterne]. Den største udfordring er det her med at få en 50 km/t zone til at forblive en 50 km/t zone."

"Folk, der kommer fra den anden side af byen, glemmer at det er 50 km/t. Lastbilerne kører meget for stærkt og der er også målinger gjort af politiet, der viser at hastighederne stadig er for høje."

Det nævnes, at folk ikke er ligeglade, men at der måske er behov for noget oplysning omkring den nye hastighedsgrænse ved skolen. Ligeledes foreslås det, at der etableres et nyt bump allerede hvor hastighedsgrænsen skifter fra 80 til 50 km/t.

"Det kunne have været et forslag at etablere et vejbump før 50 km/t-zonen, således at folk bliver mere opmærksomme på skiftet i zonen, fra 80 km/t til 50 km/t og ikke først bliver opmærksomme på det ved bumpet foran skolen."

Tiltaget i Hundborg inkluderede også supplerende af eksisterende bump og tavle med hastighedsvisning i selve Hundborg med en mindre kunstnerinspireret tavle med tekster på dialekt. Om disse har været medvirkende til at flere går og cykler på strækningen er uvist.

"Tavlen med slogans opfattes lidt tamme, men det er en smagssag."

2.2.3 Samarbejdet med kommunen

Borgerne i Hundborg har gennem flere år forsøgt at få skolen bedre trafikalt integreret med selve Hundborg og prøvet at få kommunen med på det.

"I 10 år har man forsøgt at få gennemført nogle sikkerhedsmæssige tiltag, der skulle sikre børnene. Der har været opbakning hertil, fordi alle jo kan blive enige om at børnenes sikkerhed er vigtig, men alligevel har vi ikke set nogen reel fremgang før nu."

"Borgerne i byen er meget glade for indstillingen til sikkerhedstiltagene."

Man efterlyser fremadrettet lidt mere åbenhed og lydhørhed over for de lokale frem for engagement i et stort, meget omtalt projekt, som er støttet udefra og med kunstnerdeltagelse. Borgerrepræsentanten foreslår, at man kunne komme langt med borgerforslag som rumlestriber og en decideret fodgængerovergang ved skolen (der dog ville kræve en dispensation).

"Småprojekter virker ikke så attraktive for kommunen og det er ærgerligt."

2.3 Sjørring

Før implementeringen af de kunstneriske og trafikalsikkerhedsfremmende tiltag i Sjørring blev der ultimo marts 2017 foretaget hastighedsmålinger i landsbyen på Vorupørvej. Hastighedsmålingerne blev gentaget medio september 2020. Resultaterne af målingerne fremgår af Tabel 3 (før) og Tabel 4 (efter). Der er sket en markant reduktion af hastigheden gennem landsbyen, gennemsnitligt fra 55 km/t til 43 km/t på hverdage. 85-fraktilen er også reduceret fra 65 km/t til 50.6 km/t på hverdage. Det ses også, at andelen, der holder hastighedsbegrænsningen på 50 km/t er steget fra 25% i 2017 til 83% i 2020 efter tiltagene blev indført. Lørdag og søndag køres der lidt hurtigere gennem byen, men også her er der sket væsentlig reduktion af hastigheden. Alle ændringer fra før til efter på hverdage, lørdage og søndage er statistisk sikre (p-værdier er mindre end 0.001).

TABEL 3. Hastighedsprofiler for Vorupørvej i Sjørring ultimo marts 2017 før tiltaget.

Hastighed	Hverdag	Lørdag	Søndag
0-50 km/t	25%	24%	20%
50-60 km/t	48%	46%	48%
60-70 km/t	22%	23%	27%
70 km/t -	5%	7%	6%
Gennemsnit km/t	55	56	57
85% fraktil km/t	65	66	67

TABEL 4. Hastighedsprofiler for Vorupørvej i Sjørring medio september 2020 efter tiltaget.

Hastighed	Hverdag	Lørdag	Søndag
0-50 km/t	83%	80%	79%
50-60 km/t	15%	18%	19%
60-70 km/t	1%	2%	2%
70 km/t -	0%	0%	0%
Gennemsnit km/t	43.2	44.2	44.4
85% fraktil km/t	50.6	51.9	52

2.3.1 Mindre pæne men de virker!

Før-efter-evalueringen af hastighederne gennem Sjørring blev suppleret af interview med en borgerrepræsentant fra byen. Borgerrepræsentanten kender de fleste i byen og taler derfor på manges vegne. De fremhævede citater nedenfor er hentet direkte fra interviewet. I før-situationen oplevedes stor utryghed i byen på grund af dens placering på Vorupørvej og den hurtige trafik igennem byen.

"Sjørring er en lille by, hvor man nemt kan drøne igennem, og det skabte utryghed."

Trygheden i byen er markant forbedret efter tiltagene.

"Det har taget toppen af farten og det er nok det, der var meningen med det. De bløde trafikanter følger sig langt mere sikre end tidligere. Trivslen er steget, fordi borgerne føler sig mere sikre og dermed er byen blevet hyggeligere."

Som før-efter-studiet af hastigheden gennem byen viste, så er der en mærkbar effekt af trafikikkerhedstiltagene i Sjørring. Men den kunstneriske udformning er noget markant i byen. Dog er tiltaget blevet accepteret og "godkendt" af de lokale, fordi de netop oplever at tiltagene virker og hastigheden gennem byen er reduceret.

"Udformningerne er grimme, men vi har vænnet os til dem og synes, at det er ganske fint. Det giver en masse omtale og det dæmper trafikken og det har en virkning. Vi var lidt skeptiske om det ville have en virkning i starten, men vi synes egentlig at de er ganske fine"

"Der er nogen, som er kommet rigtig stærkt før og kommet galt af sted, men det har tiltaget afhjulpet"

Borgerrepræsentanten kommer ind på, hvorfor folk mener at tiltagene virker. Her spiller samvittigheden en rolle. Man får en individuel besked om man kører for hurtigt eller ikke ved de installerede porte, og det taler til samvittigheden. Denne påvirkning af samvittigheden er speciel for dette tiltag og forventes ikke på samme måde som ved andre mere gængse hastighedsdæmpende foranstaltninger som f.eks. bump, chikaner og hævede flader.

"Jo mere man ser på dem, desto bedre. Tiltagene fungerer nok bedre end chikaner og bump, dem lærer man hurtigt at køre igennem og over. Samvittigheden spiller en rolle, fordi folk bliver gjort klar over, at de kører for stærkt og kan derfor nå at reducere farten."

2.3.2 Samarbejdet med kommunen

Borgerrepræsentanten kommer ydermere ind på, hvordan processen og samarbejdet omkring udformning og implementering af tiltagene har været. Projektet har været undervejs i mange år. Man har talt om chikaner og bump, uden at der er sket noget. Det er dog svært for en borgerforening at gøre noget ved det, da man kun kan fremsætte ønsker til kommunen. Oplevelsen af samarbejdet med kommunen har været rigtig god, da først processen kom i gang.

"Generelt har samarbejdet været godt inden for det sidste år i forbindelse med byfornyelsen. De har været svære at råbe op og det kan være svært for en lille by. Når først de kommer ud, så er det et rigtig godt samarbejde og dialog mellem byen og kommunen. Stor ros."

2.3.3 Forslag til fremtidig forbedring

Interviewet afdækker også forslag til fremtidige forbedringer af tiltagene. De små skærme (ud over portene) blev først etableret senere, men de synes at have øget opmærksomheden på tiltaget. Man kunne også overveje at hæve skærmens placering, så der er bedre plads til store landbrugskøretøjer og måske sætte et beskyttelsesgitter på skærmene. Endelig er der et ønske om at teksten på de små skærme skiftes over tid for at fastholde folks fokus på at reducere hastigheden.

"Man kunne godt ændre skærmene så de skifter, skriver farten osv. De kunne måle hastigheden og det kunne være en fidus at skrive farten i stedet for. Det er en meget holdbar løsning, man kan jo bare lave om i grafikken. Man skal passe på, fordi det kan godt blive kedeligt at have de samme symboler, og det holder folk på dupperne."



FIGUR 10. Eksempel på tekst på lille skærm i tiltaget i Sjørring.



FIGUR 11. Eksempel på tekst på lille skærm i tiltaget i Sjørring.

SAMMENFATNING

3 SAMMENFATNING

Trafiksikkerhedstiltag, som udnytter kunstens indgang til den dårlige samvittighed over at køre for hurtigt, har på den måde, som det er lavet i Sjørring en markant hastighedsreducerende effekt. Den gennemsnitlige hastighed gennem byen er reduceret fra 55 km/t til 43 km/t (på hverdage men lignende effekter lørdag-søndag). Andelen der følger hastighedsbegrænsningen på 50 km/t er steget fra 25% til hele 83%. Effekten er statistisk sikker. Desuden har tiltagene i Sjørring klart forandret trygheden i byen til det bedre, så også de bløde trafikanter føler sig mere sikre i trafikken. En borgerrepræsentant nævner, at et skift af tekster på skærme i forbindelse med tiltagene potentielt ville hjælpe til at fastholde den gode effekt over tid.

Tiltagene i Snedsted og Hundborg havde som formål at forbedre trafiksikkerheden ved byernes skoler. I Snedsted med en hævet rødmalet flade ved skolen, som har haft den ønskede effekt og nyder stor tilfredshed i byen. I Hundborg, hvor skolen oprindeligt lå uden for bygrænse, er hastighedsgrænsen nu ændret fra 80 til 50 km/t, dog ikke helt med en tilfredsstillende effekt, idet 58% af bilerne fortsat overskrider hastighedsgrænsen. Der blev også etableret et bump og en rødmalet hævet flade ud for skolen samt et stykke cykelsti, der forbinder skolen med byen. Fra borgerside foreslås yderligere sikkerhedstiltag, der kan reducere hastigheden ved skolen.

Mange landsbyer har det tilfælles, at de gennemskæres af en meget trafikeret hovedvej. Det almindelige greb for at få trafikanterne til at sænke hastigheden og overholde fartgrænsen på 50 km/t er bump og chikaner. I landsbyerne Sjørring, Hundborg og Snedsted har Thisted Kommune med støtte fra TrygFonden sammen med to kunstnere fra Thy udformet nye kunstneriske indslag, som skal få trafikanterne til at sætte farten ned. Denne rapport er en evaluering af projektet foretaget af Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet. Evalueringen viser, at kunstneriske tiltag har en positiv effekt. De rødmalede felter på vejen, som viser, hvor farten skal sænkes eller LED-skilte, der med stjerner og bananskralder viser, om billisten har overholdt fartbegrænsningen eller ikke, får rent faktisk billisterne til at sænke farten. I Sjørring er andelen af billister, der overholder fartbegrænsningen steget fra 25% til hele 83%, mens 58% af bilisterne fortsat overskrider fartbegrænsningen i Hundborg. I Hundborg er der derfor brug for yderligere tiltag for at opnå den ønskede effekt.

